

交通及運輸委員會進展報告

交通及運輸委員會(交委會)於二零一三年一月二十四日舉行二零一三年度第一次會議，會上討論要點如下：

「人人暢道通行」新政策

2． 委員對「人人暢道通行」計劃表示支持，期望當局盡快落實新政策，為區內的現有公共行人通道(即由運輸署管理及路政署負責維修的行人天橋、高架行人路及行人隧道)加裝升降機，以配合居民需要。就當局收到的 18 個元朗區公眾建議項目，經詳細討論後，委員以投票方式進行表決，通過三個優先項目，分別為路政署結構編號(i)NF376、(ii)NF305 及(iii)NF148&NF306，以為其加裝升降機的工程進行技術可行性研究；並通過以 NF340 及 NF374 作為後備項目。委員亦要求署方在推行 NF376 的升降機加裝工程時，同時處理鄰近的 NF374，以及促請當局考慮為其餘公眾建議的加裝升降機工程項目訂立開展時間表。

3． 路政署代表回應，在「人人暢道通行」計劃下，政府將於未來兩三年間於全港推展 200 多個加裝升降機的工程項目，路政署與土木工程拓展署會透過跨部門合作，確保整項計劃得以順利推展。他期望委員理解，由於整項計劃涉及龐大的工作量，當局須審慎考慮相關行業的承擔能力，逐步推展上述計劃。當局現階段的首要工作是為 18 區共約 50 多個優先項目進行技術可行性研究，以期盡早落實各區首批加裝升降機的工程項目。

4． 土木工程拓展署代表回應，署方與路政署將繼續走訪 18 區確定優先進行的工程項目，預計於下半年開展技術可行性研究，並於明年就研究結果及工程方案諮詢區議會。

前議事項:要求擴大落馬洲港鐵站公共交通交匯處

5． 交委會委員於本年一月二十二日聯同運輸署、路政署、香港警務處、元朗民政事務處及香港鐵路有限公司(港鐵公司)代表實地視察落馬洲支線公共運輸交匯處(交匯處)，觀察所得現時交匯處空間狹小，人流非常擁擠，為使交匯處容納更多公共交通設施，方便居民及過境旅客，委員認為當局應立即就擴建交匯處進行研究。秘書處將致函運輸及房屋局，反映委員的意見及建議，並要求局方協調運輸署及港鐵公司商討有關土地安排，以制訂擴建交匯處及增加來往落馬洲支線口岸之交通服務的可行方案。

6． 運輸署代表回應，現時落馬洲港鐵站的土地，除現有公共運輸交匯處及道路外，其他範圍全屬港鐵公司擁有。如有足夠的土地供應，署方樂意就擴建交匯處展開規劃工作。

7. 港鐵公司代表回應，港鐵公司歡迎有關政府部門以書面形式向港鐵公司提出有關用地安排的建議。

8. 九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)代表回應，九巴對委員所提有關增加 B1 號線(來往元朗及落馬洲支線口岸)服務的建議持開放態度，九巴會與運輸署繼續密切留意該線的運作情況，適時調整服務以應付乘客需求。

動議:反對九巴加價

動議:反對九巴加價 8.5%

9. 委員反對九巴加價，進一步令通脹加劇及加重市民經濟負擔，強烈要求九巴擱置加價。委員認為九巴雖然面對虧損壓力，仍可透過其他開源節流的方法改善營運情況，建議九巴加強工資成本控制及增加廣告收入，以減少虧損。有委員反映近年九巴的服務質素一直未有顯著改善，繁忙時間服務不足等問題更為人詬病多年，市民實在難以認同九巴加價的要求，促請九巴積極改善服務及提供車費優惠以加強競爭能力，提升客量。

10. 九巴代表回應，九巴並非年年加價，對上一次加價申請於二零一零年七月底提出，並於二零一一年五月十五日獲准加價 3.6%，有關加幅並不足以抵消國際超低硫油價升幅的一半，更遑論整體營運成本的上升幅度。九巴申請於二零一三年加價 8.5%，加幅與過去兩年通脹率的總和相若，期望藉此在二零一三年達至收支平衡，讓九巴可以購買新巴士及招聘人手，以維持正常良好的運作及持續提升服務質素。

11. 經討論後，委員以絕對多數票通過以下動議：

「本會強烈反對九巴公司加價 8.5%，增加市民負擔。本會強烈要求九巴凍結加價。」

建議西鐵設立增加第九卡車廂的時間表

12. 委員反映居民對西鐵綫服務需求龐大，但現時西鐵綫於繁忙時間的服務嚴重不足，多個車站均經常出現乘客難以登車的情況，要求港鐵公司改以九卡車廂行走西鐵綫，增加西鐵綫每班列車的載客量，以有效紓緩車廂擁擠的情況。有委員指西鐵綫沿途各站的月台設計可容納八至九卡車廂，認為增加西鐵綫車廂數目的建議實際可行，要求港鐵公司就落實有關建議安排制訂具體時間表。秘書處將致函運輸及房屋局，要求港鐵公司盡快落實以八卡車廂行走西鐵綫的安排。

13. 港鐵公司代表回應，西鐵綫列車於平日早上繁忙時間的平均載客量約為 70%，以現時服務水平足夠應付乘客需要。就委員所提有關增加西鐵綫列車的車廂數目至九卡的建議，港鐵公司暫未有計劃增加西鐵綫車廂的數目，然而，當日後沙田至中環綫與西鐵綫形成「東西走廊」時，西鐵綫將配合整體走綫規劃，最終以八卡車廂的列車行走。

建議討論改善往來天水圍至博愛醫院交通服務安排，將 K74 更改服務時間及行走路線

14. 委員反映現時只有九巴 264M 號線及專線小巴 77A 號線提供來往天水圍及博愛醫院的公共交通服務，但 264M 號線的班次服務疏落且車費昂貴，而 77A 號線的脫班問題嚴重，對前往博愛醫院的居民及患者造成極大不便。委員要求運輸署考慮修改港鐵巴士 K74 號綫的行走路線及服務時間，作為全日行走天水圍至博愛醫院的循環巴士路線，以應付乘客需求。

15. 運輸署代表回應，博愛醫院的位置超出港鐵巴士 K74 號綫的經營範圍，加上區內現有公共交通服務網絡已能提供足夠服務接載乘客來往天水圍及博愛醫院，故署方未能接納有關修改 K74 行走路線及服務時間的建議。署方會密切留意 77A 號綫的運作情況，並因應乘客需求研究改善該綫服務的具體措施。

16. 港鐵公司代表回應，港鐵公司一直密切留意港鐵巴士的運作情況，現時港鐵巴士 K74 號綫的服務水平足夠應付乘客需要。就委員所提有關修改 K74 行走路線的建議，鑑於新元朗中心至博愛醫院之路段超出港鐵巴士的經營範圍，加上有關路段現時已有其他公共交通營辦商提供服務，故港鐵公司未能接納有關建議。

要求改善 K66 巴士線之服務質素

要求加設沿大棠路 K66 巴士站上蓋

17. 委員反映近年十八鄉人口不斷增加，居民對公共交通服務的需求日趨殷切，但現時港鐵巴士 K66 號綫的班次服務不足，於繁忙時間更不時出現脫班的情況，對乘客造成極大不便。委員要求運輸署及港鐵公司正視上述問題，採取具體措施改善該綫服務。有委員指出近月前往大棠觀賞紅葉的人潮不絕，促請當局作出相應的交通安排，以應付乘客需求。委員並查詢港鐵公司為 K66 沿綫巴士站加建上蓋的進度。

18. 港鐵公司代表回應，港鐵公司一直密切留意港鐵巴士 K66 號綫的服務情況，並會在資源許可的情況下，因應乘客需要安排特別車行走該綫，提供來往大棠與教育路/悅屏樓/朗屏的短途服務，以紓緩繁忙時間的龐大乘客需求。港鐵公司預計將於今年內安排新購置的巴士車輛投入服務，並會參考委員的建議，優先考慮安排新增資源予 K66 綫。為向乘客提供更舒適的候車環境，港鐵公司會為主要上客站加設巴士站上蓋，並將優先安排於蝶翠峰站進行加設上蓋工程，至於其餘的建議位置，港鐵公司會因應個別巴士站的地理環境及使用情況作出考慮。

建議修訂巴士站的候車方向安排

19. 委員反映現時區內部分巴士站由於空間有限，下車位置與候車位置重疊，乘客之間不時發生衝突，加上巴士站的候車指示並不清晰，乘客排錯隊的情況時有發生，委員建議運輸署及巴士公司採取措施改善巴士站的乘客排隊安排。

20． 九巴代表回應，若行人通道及巴士站有足夠空間，九巴會以排隊欄分隔不同巴士路線的候車位置，以方便乘客。即使巴士站空間有限，九巴亦會盡量提供清晰的指示協助乘客排隊候車。九巴備悉委員的意見及建議，委員如對個別巴士站的候車安排有任何意見，九巴樂意與相關委員進行實地視察，以作進一步跟進。

促請港鐵公司改善輕鐵天榮站設計

21． 委員反映現時輕鐵天榮站設計不當，部分栢慧豪園居民經由 5 號月台路軌旁的草地前往 6 號月台乘搭輕鐵 706 及 751 綫，途中需跨越一條逾尺寬的排水渠，加上路面凹凸不平，容易構成危險。委員期望港鐵公司體諒乘客的需要，考慮於 5 號月台路軌旁加設行人路連接 6 號月台，以保障乘客安全。

22． 港鐵公司代表回應，現時輕鐵天榮站 1 號至 6 號月台均設有出入口，而各月台均有一邊設有斜道，供有需要的乘客使用。就委員所提有關於輕鐵天榮站加設行人路的建議，港鐵公司將於進行天榮路上蓋物業發展工程時，一併研究有關建議之可行性。

要求元朗欖裕路單線雙程路改為單程路

23． 委員閱悉運輸署的書面回覆，並感謝署方接納委員所提的建議，將欖口村路至山下路的一段欖裕路由單線雙程路改為單程路，以改善元朗欖裕路的交通情況，保障道路使用者的安全。

要求擴闊元朗教育路裕榮徑與鐘聲徑之間馬路的安全島

24． 委員反映教育路使用率極高，但裕榮徑與鐘聲徑之間馬路的安全島過於擠迫，經常擠滿等候過路的行人，不但造成混亂情況，當車輛貼身而過時，更是險象橫生，故要求運輸署積極考慮延長上述安全島，以保障道路使用者的安全。

25． 運輸署代表回應，署方會重新考慮有關延長裕榮徑與鐘聲徑之間馬路的安全島之建議，同時配合「元朗市行人環境改善計劃」，與路政署就紓緩區內行人路及行人過路處的擠迫情況保持緊密聯繫。

建議改善鳳翔路及鳳攸北街轉出鳳翔路的擠塞情況，禁止鳳翔路南行汽車右轉入建樂街及盡快擴闊建樂街口，方便汽車左轉出鳳翔路

26． 委員建議運輸署考慮禁止鳳翔路南行汽車右轉入建樂街，以紓緩鳳翔路、鳳攸北街和建樂街之交界處的交通擠塞問題。有委員建議署方考慮只准車輛由鳳翔路左轉入鳳攸北街。另有委員建議於建德街加建道路連接馬棠道至鳳麒路，相信有助改善鳳翔路、合益路及大棠路的交通情況。

27． 運輸署代表回應，署方經實地視察後，得悉鳳翔路、鳳攸北街和建樂街之交界處交通非常繁忙，為解決該交界處的交通擠塞問題，署方會考慮禁止鳳翔路南行汽車右轉入建樂街的建議。由於上述建議會影響附近道路網絡的交通流通情況，署方須進一步搜集交通數據，研究上述建議的可行性。

建議討論有關落馬洲皇巴士站興建永久公廁的事宜

28． 委員表示撤銷上述議題。

查詢改善元朗道路擁塞的規劃安排

29． 委員反映近年元朗區發展迅速，區內人口急劇上升，交通越趨繁忙，但當局並未因應區內未來發展進行長遠的交通規劃，以致現時區內路面交通擠塞及行人路擁擠的問題日益嚴重，委員查詢署方有何改善元朗交通情況的具體措施及規劃安排。委員並期望路政署盡快向交委會提交「元朗市行人環境改善計劃」的進度報告。

30． 運輸署代表回應，元朗市作為一個已發展地區，大部分土地都已被發展，由於地理環境限制，要騰出空間以改善現有道路情況實在非常困難。因此當局期望透過「元朗市行人環境改善計劃」，研究改善元朗市行人環境的可行措施，其中包括在元朗市明渠上建造一條高架行人通道，連接西鐵綫朗屏站及元朗市內主要街道，以期將元朗市內主要街道上的行人分流到高架行人通道，從而紓緩現時行人路及行人過路處的擠迫情況。

運輸署進展報告

31． 委員閱悉上述進展報告，並關注文件所載多項工程的施工進度。

單車交通意外及執法數字

32． 委員閱悉上述報告。

元朗區議會秘書處

二零一三年二月